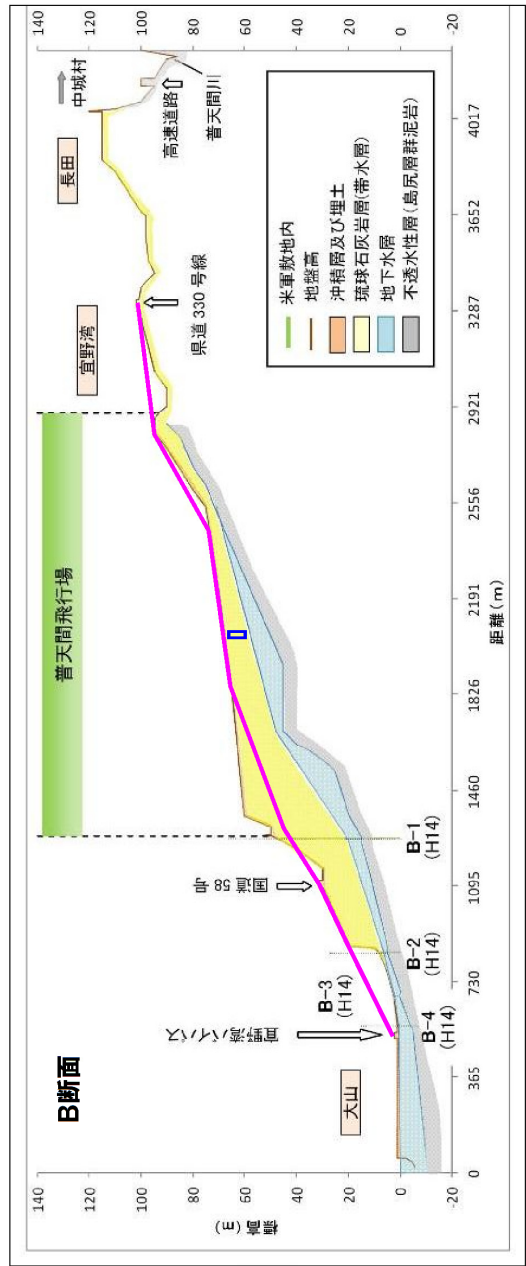
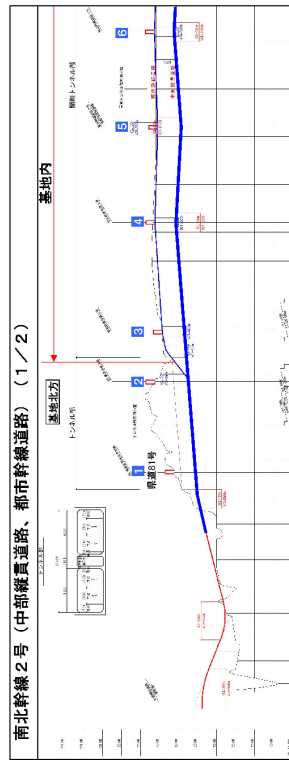
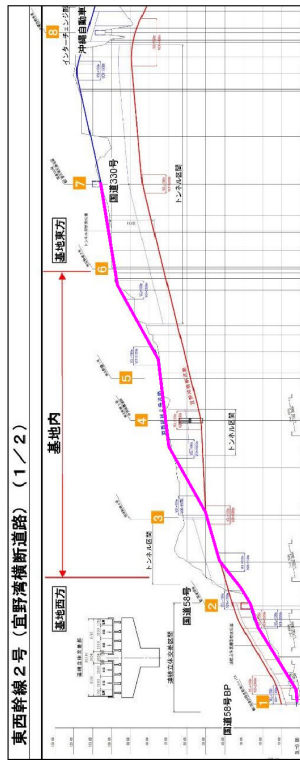
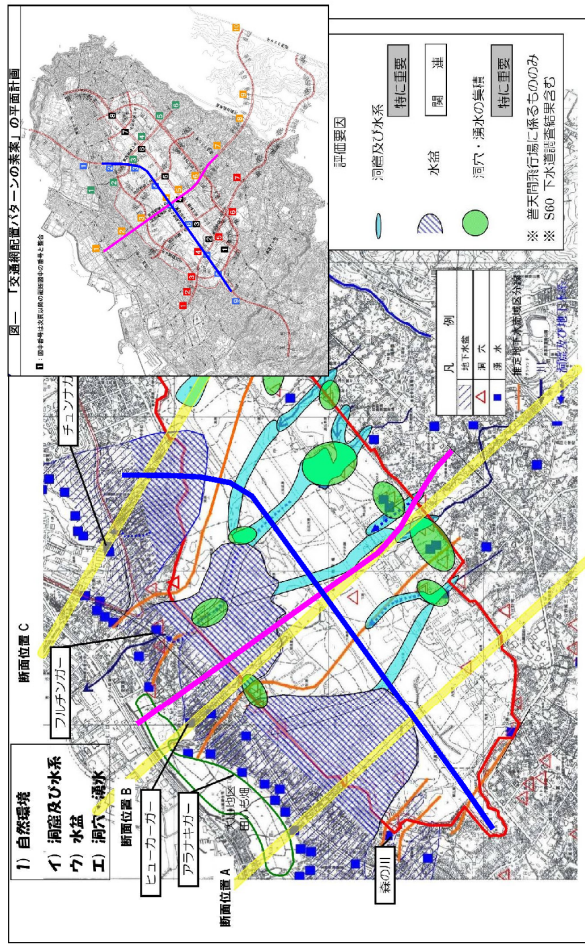


参考【地下水層と中部縦貫道路(2重構造地下レベル)・宜野湾横断道路の縦断チェック】



INDEX

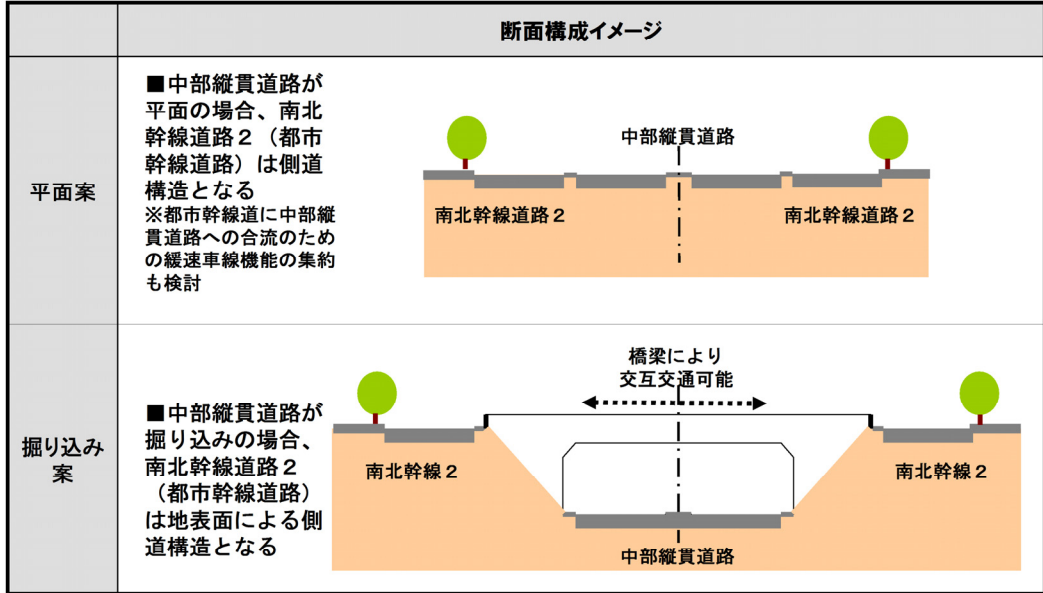
■ 中部縦貫道路(2重構造地下レベル)

■ 宜野湾横断道路

※石灰岩層(黄色)には「洞穴」がある可能性があり、宜野湾横断道路トンネル部、中部縦貫道路地下部は洞穴に影響を及ぼす可能性がある

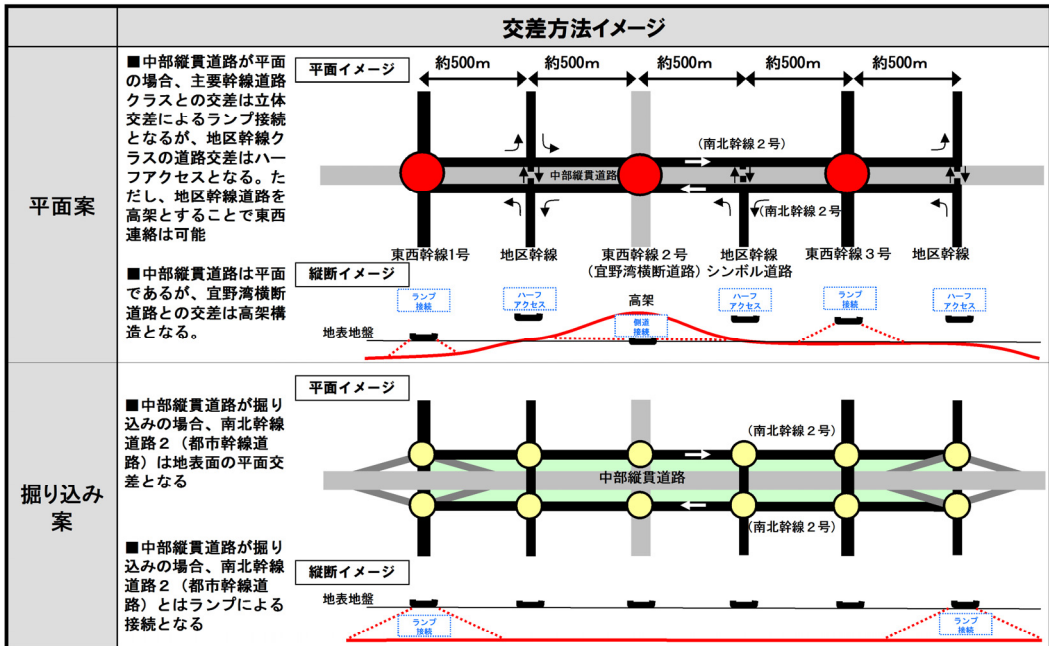
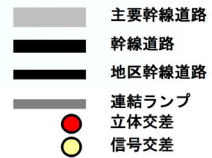
【参考資料】主要幹線道路構造による比較検討

■ 中部縦貫道路の構造による断面構成比較



【参考資料】主要幹線道路構造による比較検討

■ 中部縦貫道路の構造による交差方法比較



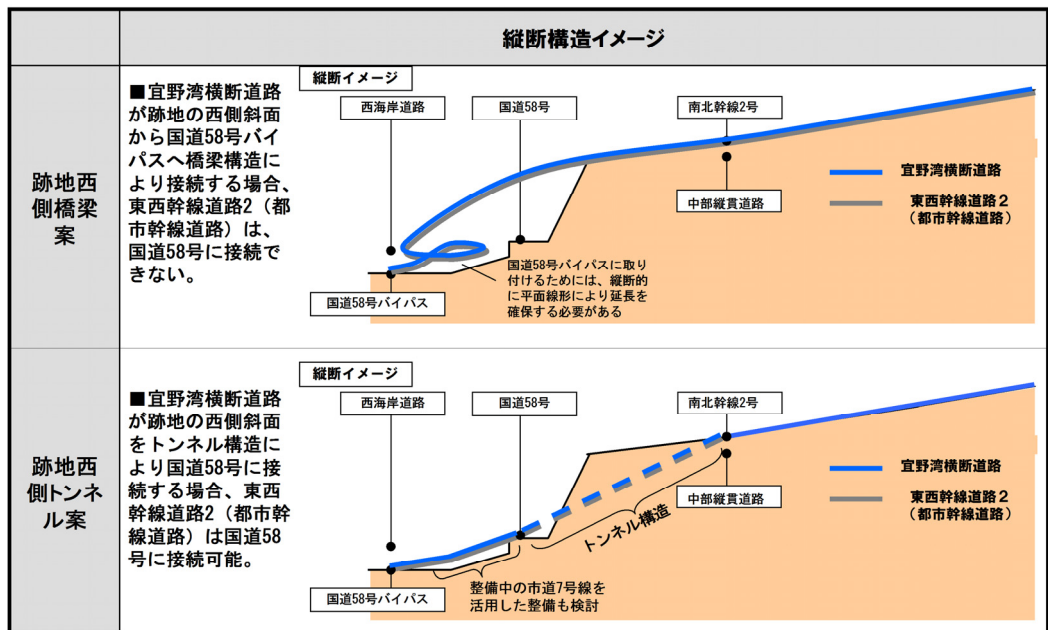
【参考資料】 主要幹線道路構造による比較検討

■ 中部縦貫道路の構造による跡地利用への影響比較

	平面案	掘り込み案
中部縦貫道路への影響	・平面交差点はないものの、ハーフアクセスによる道路接続や高架構造による交通流の影響が想定される	・交通流への影響は少ない ・縦断的に跡地外(南側:大謝名、北側:瑞慶覧)とアクセスしやすい
都市幹線道路への影響	・中部縦貫道路へはハーフアクセスによりコントロールされるが、都市幹線側を高架とすることで都市幹線道路の東西の連絡は可能	・地表面により都市幹線道路の平面交差が可能のため道路網が形成でき東西連絡機能が確保できる
土地利用への影響	・都市幹線道路を高架とするため高架部分の土地利用が制限される	・都市幹線道路は地表面であるため土地利用が可能であり影響は少ない
環境への影響	・掘り込み案に比べ騒音、振動、大気汚染等の影響が高くなることが想定される ・洞穴、地下水系への影響は少ないと想定される	・平面案に比べ騒音、振動、大気汚染等の影響が低いと想定される ・現在の滑走路以外(基地北側部分)は、洞穴、地下水系の状況によっては影響が生じる可能性がある
整備費用	・用地費:掘り込み案に比べ少ない ・整備費:掘り込み案に比べ安価となるが想定されるが、高架構造により費用が嵩む可能性あり	・用地費:掘込による法面用地が必要 ・整備費:平面案より高価となる可能性あり

【参考資料】 主要幹線道路構造による比較検討

■ 宜野湾横断道路の跡地西側の構造による比較



【参考資料】 主要幹線道路構造による比較検討

■ 宜野湾横断道路の跡地西側の構造による比較

	跡地西側橋梁構造案	跡地西側トンネル構造案
宜野湾横断道路への影響	・交通流への影響は少ない	・国道58号に接続するため橋梁案に比べ交通流への影響が多くなる
都市幹線道路への影響	・国道58号に接続できないため都市幹線道路網が形成できない	・国道58号に接続でき都市幹線道路網が形成できる
土地利用への影響	・地表面にあるため分断要素としての度合いが高く土地利用への制限が生じる可能性がある ・橋梁による大山地区などの土地利用への影響が生じる可能性がある	・トンネル構造となるため地表面の土地利用への影響度合いは少ない
環境への影響	・西側斜面地上に橋梁が設置されるため環境、景観が阻害される可能性がある ・洞穴、地下水系への影響は比較的少ないと想定できる	・西側斜面緑地の阻害は少ない ・洞穴、地下水系の状況によっては影響が生じる可能性がある
整備費用	・トンネル構造に比べ安価となることが想定されるが、橋梁構造の規模によっては高価となる可能性も想定される ・大山地区の区画整理が先行した場合、用地費、補償費が新たに必要	・橋梁構造に比べ高価となることが想定されるが、橋梁構造の規模によっては安価となる可能性も想定される ・大山地区の区画整理が先行した場合、用地費、補償費が必要となるが一部区間市道7号線を活用できる可能性がある

## ■ 幹線道路ワーキング部会（第3回）

### 1) 日時・場所

- と き : 平成25年1月18日(金) 13:00 ~ 14:45
- と ころ : 沖縄県庁12階第2会議室

### 2) 出席者

沖縄総合事務局	開発建設部	道路建設課	堀道路計画調整官、伊芸係長、 譜久里
	総務部	跡地利用対策課	新里専門官
沖縄県	企画部	企画調整課	下地跡地対策監、塩川主任、
	土木建築部	道路街路課	赤崎班長、大城主任技師、照屋主任
		都市計画・モルル課	照屋主幹 他
宜野湾市	基地政策部	基地跡地対策課	田場次長、仲村係長、渡嘉敷主事
玉野総合コンサルタント(株)			水野、笹本

### 3) 議事

- 普天間飛行場跡地の幹線道路網・交通網について

### 4) 意見交換内容

沖縄総合事務局：資料2の3Pの広域計画にもとづく幹線道路の整備のところで、「沖縄県総合交通体系基本計画を踏まえ、広域的な主要幹線道路として位置づけられている中部縦貫道路と宜野湾横断道路を整備」と書いてあるが、沖縄県総合交通体系基本計画の中には、中部縦貫道路、宜野湾横断は位置づけられているが、県と国で作成している広域道路整備基本計画には位置づけは無い。「広域的な」という表現は広域道路基本計画にも位置づけられていると誤解を与えるので、「踏まえ」ではなく「総合交通体系基本計画にある主要幹線道路として中部縦貫道路と宜野湾横断道路を整備」にしてはどうか。

P6 3)②には「沖縄県総合交通体系基本計画を基本とし」と表現しており、先ほどの「踏まえ」と異なる表現であるため使い分けを整理する必要がある。

P6 3)②の「併設」と「共用」の使い分けをきちっとしておかなければならない。

P7 1)①の主要幹線道路、都市幹線道路、地区幹線道路の定義を整理しておく必要がある。

P6 図があるが、宜野湾横断道路のR58号線との交差のところだけアンダー交差に見える。意図が無ければ他と同じの表記でいいのではないか。トンネル案を推奨しているのであれば意味合いは違うかもしれないが。

玉野総合コンサルタント(株)：P3の「踏まえ」は、方針を受けてという意味である。その中で位置づけられている中部縦貫道路と宜野湾横断道路を整備するという意味で表現している。

沖縄総合事務局：それであれば「沖縄県総合交通体系基本計画に位置づけられている」としてもいい。「踏まえ」たあと、「広域的な道路に位置づけられている」となると、広域道路整備基本計画に位置づけられていると読める。意図が無ければ、「総合交通体系基本計画に位

置つけられている広域的な主要幹線の整備」とすれば問題ない。

玉野総合コンサルト(株)：P6の「基本とし」は、具体のルートを示しているわけではない、地区を縦貫、横断すること程度の意味で「基本とし」という表現としている。

沖縄総合事務局：環状道路の配置ではなく、縦、横にすることが基本という説明がつけば問題ない。

玉野総合コンサルト(株)：前段との連携も踏まえ、併設、共用の表現も含め整理する。

玉野総合コンサルト(株)：P6の図は、アンダーを表現したのではなく、図の見え方の問題だけである。他の路線同様に表現し、構造の違いで区分したと誤解されないように修正する。

沖縄総合事務局：構造の議論はワーキングの中ですればよい。中間取りまとめの中にも事務局案としてはアンダーの気持ちを強く出そうとしているのかどうか。

玉野総合コンサルト(株)：中間とりまとめの中では、構造までの具体的なものは載せない。構造の議論は基本的には載せない。

玉野総合コンサルト(株)：P7の主要幹線道路、都市幹線道路、地区幹線道路の区分については、どこかで定義がわかるような形にしていきたいと思う。一応、P4の都市幹線道路の整備の中には表記している。

県道路街路課：委員会には、本日の資料が提示されるのか。

玉野総合コンサルト(株)：本日の中間取りまとめの資料は、道路・交通のみを抜粋したものである。

県道路街路課：この抜粋版に他のものが加わるということか。

玉野総合コンサルト(株)：実際には、広域緑地や土地利用計画などの他の項目も合わせて一式の報告書となる。

県道路街路課：A3の道路配置方針図や構造比較の資料も提示するのか。

県企画調整課：前回の委員会で、構造とか規格とか検討されているかとの質問があり、検討はしていると回答している。中間とりまとめで検討していることを具体的に説明するためにこの資料は必要と考えているが、気になるのは3枚目の構造の比較が早めに出てしまうと困るため、右上に注意表記を記載している。

県道路街路課：P3のⅡ-3の①中部縦貫道路と②宜野湾横断道路、P6の3)の②主要幹線道路のところの「跡地の中央を」という表現だが、「中央」という言葉を入れないといけないか。今後これに縛られないか心配であり、「中央」という表現を変えてはどうか。

県企画調整課：「跡地内」という表現はどうか。

県道路街路課：後々縛られないような表現にしていきたい。

P5のⅡ-4の②周辺市街地における幹線道路の早期整備の推進に「先行的な取組を推進」とあるが、どういった事を考えているか。

玉野総合コンサルト(株)：地区外部分を先行的に整備することを、跡地内と合わせて検討していくことである。

県道路街路課：跡地内とは別に、跡地よりも先行的な取組を行っていくということか。

玉野総合コンサルト(株)：そういう事も踏まえて、地域住民との共同による計画づくりを進めていく事が周辺市街地における幹線道路の整備としては重要なのではないかと考えている。

県道路街路課：この幹線道路というのは、中部縦貫道路や宜野湾横断道路も含んでいるのか。それとも宜野湾市が整備する地区幹線道路のことか。

玉野総合コンサルト(株)：幹線道路としているので、中部縦貫道路なども含めた全体の幹線道路という意味である。

県道路街路課：跡地内の道路の位置も決まってないのに、地区外の先行的な取組は可能か。

玉野総合コンサルト(株)：このような方針で取り組んでいきたいという事を示したもので、ルートなどの調査検討を踏まえて反映していくため、ルート等の具体が決まった段階で取り組んで行くという意思表示である。

県道路街路課：当方も宜野湾横断道路、中部縦貫道路を基地跡地関連で設計を行っているが、宜野湾横断道路と中部縦貫道路の跡地外部分が先行することには懸念がある。跡地内のルート自体が決まっていない中、跡地外の議論をさせるべきなのか疑問である。P7は配置方針を記載するところであるが、文末に「トンネル構造等に配慮」と構造に触れていることに疑問がある。

A3 資料の主要幹線道路の構造比較で、中部縦貫道路は掘割案、高架案、宜野湾横断道路はトンネル案が望ましいと整理しているが、何を根拠に望ましいと考えているか。具体的な土地利用のあり方がまだ示されていない中で、どうしてそれが望ましいといえるか。平面案の評価を意図的に悪く誘導している感じを受ける。欠点を示すよりもそれぞれの利点だけを示す方がよいのでは。

玉野総合コンサルト(株)：文章の中で「構造等については今後の調査踏まえて決めていく必要がある」と条件として示しており、今後の調査により評価が変わる可能性も含んでいる。

県道路街路課：ここでは評価せずに、平面案も含めこの3案を今後検討していくという表現の方がよい。

玉野総合コンサルト(株)：構造についてはここで決める段階ではないので、ここで評価する必要がないということか。

県道路街路課：そのとおりで、ワーキングで一致した意見であればよいが、道路街路課としては平面案をアピールする考えも持っており、また掘割案、高架案も望ましいとは考えていないので、このような表現は避けたい。

沖縄総合事務局：平面、掘割、高架は優劣をつける段階ではない。とくに平面案はコスト的に優れているはずで、コストが安い方が早く幹線道路ができる。縦横の幹線道路が出来なければ土地・建物などが配置できない。高架案、アンダーはコストが高く、現状撤去や地下への影響もチェックする必要があるなど、莫大な資金と期間が必要でまちづくり全体に大きな影響を及ぼす。ただし用地はある程度確保する必要がある。その後に部分立体や高架が発生した時、造ることは難しくないが用地確保は、まちが出来てからでは困難。平面案を基本にし、それからの変化を予測できる部分は幅を確保しておくなど含みを持たせた土地取得しておく必要がある。特に中部縦貫道路についてはそう考える。宜野湾横断道路については、また別の観点があるため、どの構造が良いとは言い切れないが、ある程度は掘ってもよいと思う。

資料2 P4の「格子状」は普天間のまちづくりの決まりなのか。格子状というと新都心のつくりと似てくるが、サンエーなどの大規模な集積した施設が進出すると格子状が崩れる。中部縦貫道路や宜野湾横断道路は流れると思うが、大規模施設周りの格子の部分局所的にみると車が集積し渋滞問題が発生する。今後、考えておく必要がある。

市基地跡地対策課：宜野湾市としては、都市計画マスタープランの策定の段階で市民に普天間飛行場の計画を示さなければならぬため、市の中央にあることから格子状の計画を立てた。中間とりまとめなど具体化すれば、都市計画マスタープランの見直しという事にもなる。

沖縄総合事務局：格子状については、鉄軌道が関われば変化するかもしれない。

沖縄総合事務局：構造比較の中で、中部縦貫道路は横断的な構造比較で、宜野湾横断道路は縦

断的な構造比較となっている。道路は、主道路、従道路と位置づけが分かれるが、中部縦貫道路が主道路で、宜野湾横断道路が従道路のようにみえるが、宜野湾横断道路は西海岸と沖縄自動車道を結び、高規格×高規格を結び計画となると宜野湾横断道路が主道路になる可能性がまだあるのではないか。

玉野総合コンサルト(株)：中部縦貫道路だけを、横断検討している事ですが、土地利用側から見た時に分断する要素が大きいという課題があるために横断検討している。主道路や従道路の位置づけは、今後変わることも当然あると考える。土地利用のしやすさの観点から構造を比較しただけである。

沖縄総合事務局：横断構造のイメージは中部縦貫道路のみの場合となっているが、二路線の横断イメージでよいのではないか。宜野湾横断道路の縦断案は地形的な制約があるのでこの検討でよいが、横断イメージは今後まだ検討が必要と考える。

県企画調整課：中南部都市圏都市交通マスタープランに中部横断道路が入っているが、広域的な部分で必要と考え表現している。あまり確定的ではないが、この計画に必要なのかどうか。削除する考えもある。

沖縄総合事務局：同列的に議論するのはおかしい気がするが、マスタープランに位置づけがあるなら表現することも間違っていない。

県企画調整課：名称は表示していない。

沖縄総合事務局：構想であればもう少し調子を落とすなどすればよいのでは。

玉野総合コンサルト(株)：起終点に矢印をつけてはどうか。

県企画調整課：鉄軌道と同じ表現にすることも考えられる。例えば沖縄総合交通体系基本計画の「体系的な幹線道路の整備」と「利便性の高い公共交通ネットワークの構築」でも表現の使い分けがなされているような気がするが、もっと良い表現の方法はないものか。

沖縄総合事務局：中部横断道路は本計画の主な議論ではないということで、イメージを薄くしてはどうか。

県企画調整課：鉄道も色を薄くするなど、今後、委員会委員にも相談し検討していく。構造比較については、優劣をつけるわけではないので、考えられる例として表現する。

県都市・モノ課：P7 1)「配置方針図」の内容では、「跡地の土地利用ゾーン区分、跡地と周辺市街地にまたがる交通網のルート及び跡地の緑地空間の区域で構成」とあるが、今回資料は、道路網の配置方針図、緑地の計画と土地利用のゾーンと3つを合わせたような図を示すべきである。

玉野総合コンサルト(株)：全体の報告書にそのような図を載せる予定ではある。

県都市・モノ課：P6のパターン図、中部縦貫道路と宜野湾横断道路は、青い線と黒い線が重複して表現されているが、何か意図があるのか。

玉野総合コンサルト(株)：広域的な道路と都市的な道路と両方の機能を兼ねているため、同じ線の中に表現している。先ほどの併設、共用の区分はこのことからである。

県都市・モノ課：委員会の意見で、全体的な表現方法として、跡地外をぼかすべきではという意見があるが、方針図をぼかすということか。外側を表現しないということか。

玉野総合コンサルト(株)：ひとつの方法として現況を抜くという方法もある。

県企画調整課：跡地内の地権者は自分の土地の場所は判り難いが、跡地外の地権者は自分の住んでいるところのため判りやすい。むしろ跡地内よりも跡地外の地権者からの意見が多く出る可能性はある。よって、A3配置方針図は、現況が有る、無しで2種類用意した。私は、現況がある方が、具体がわかり、計画のメッセージとして示すべきだと思う。注



意表記は示す。

県企画調整課：点線と実線は現道と計画道路と分けたものであるが、計画の中でも差があるので、それを薄くするとか、ぼかすとか使い分けはできると思う。矢印を描く事で、位置は決まっていなくても方向を示すことはできる。ここは今後整理していく。

県道路街路課：配置方針図の下の道路（琉球大学西側）、現道があるはずだが、理由があって破線になっているのか。

玉野総合コンサルト(株)：整備済みと思われるため実線に修正する。

県道路街路課：破線は計画という認識だが、凡例では未整備となっている。ルートが決まっているだけの路線は未整備という表現はしない方がよい。表現方法を再考してはどうか。

玉野総合コンサルト(株)：破線は未整備であり、計画は決まっているが整備はされていない、現況はあるが計画断面までの整備に至っていない所も含めて未整備としている。

県道路街路課：破線で、都市計画決定してからまだ未整備な道路もあるが少ないはずで、他は構想のラインとすると未整備という表現は違うのではないか。

県企画調整課：未整備よりも、計画、構想の表現の方がよい。

玉野総合コンサルト(株)：整備、未整備を分けた理由は、前回のWGの中で、整備・未整備を分けた方が分かりやすいのではないかという意見があった。最終的な将来の出来型で考えれば、ぜんぶ整備済みといえる。あくまで方針図なので、整備済み・未整備をあえて区分する必要もないという考えた方もある。

玉野総合コンサルト(株)：計画道路は破線にして、出来ているところについては実線にする。「未整備」という表現を「計画」に修正する。

県企画調整課：計画の中でも差があるため、ぼかすなど表現を変えるかどうか。

玉野総合コンサルト(株)：同じルートだが、規格が変わる、拡幅するなどケースがある。その場合の表現を工夫する必要がある。

県企画調整課：工夫し整理する。

玉野総合コンサルト(株)：沖縄自動車道と、宜野湾横断道路の交点にインターのイメージを表現することについてはどうか。

県企画調整課：これは、今後検討していくという意味で表現した。

玉野総合コンサルト(株)：本計画として入れていきたいという意思表示である。

県企画調整課：駅も同じ考え。

玉野総合コンサルト(株)：前回の道路WGでも丸で表現していたが、実線から破線に変更した。表現をしないことも選択してはいるが、ここでは、破線で駅と同じ考えで表記する。

県企画調整課：今日の意見を踏まえた形で修正加えて、工夫するところは検討する。今後、行政連絡会議もあり、その意見も吸い上げて、委員会に望むこととなる。

以上

5) 配布資料

「中間取りまとめ」に向けた主な意見	対応方針(案)
<p>4. 「今後の取組内容と手順」について</p> <p>① 地権者の土地利用意向醸成に向けた取組            ・地権者の主体的役割を位置づけること、土地を維持しながら稼働しているため、土地情報を提供することが重要。            ・地権者としても単なる土地の提供ではなく、跡地利用とともに稼働していきたい。</p> <p>② 周辺市街地との連携            ・「観光」にかかる豊野市の強みを活かすためには、コンベンションエリアとの連携が重要。            ・跡地外の既存商業と都市拠点ゾーンの連携・共存等をどのようにしていくか            ・瑞鷹駅周辺予定地との連携等も重要</p> <p>③ まちづくり組織の必要性            ・社会経済状況の変化に対応した柔軟な計画変更に対応できる            ・組織が必要ではないか。</p> <p>④ 観光振興に向けた「宿泊」の重要性            ・「どうやって泊まってもらうか」、「通年を通して宿泊」の戦略が重要</p> <p>⑤ 住宅需要開拓に向けたニーズ把握の必要性            ・今後、人口が減少するなか、如何なる住宅ニーズがあるかを徹底的に調査することが必要</p> <p>⑥ 鉄軌道と土地利用の関係            ・後からくる鉄軌道をどのように受け入れ、鉄軌道がくるまでの土地利用をどのようにするかの議論が必要</p> <p>⑦ 景観面に配慮した道路構造のあり方            ・主要幹線道路の構造は高架構橋などの議論がでると思うが、景観面に配慮してほしい。</p>	<p>・ご指摘を踏まえて、表現を分かりやすく修正</p> <p>・「中間取りまとめ」に反映できる部分は文章中で表現            ・現段階で対応できないものは、「中間取りまとめ」の巻末に「参考」として委員からの意見を掲載</p>
<p>5. 分かりやすい「中間取りまとめ」に向けて</p>	<p>・委員会資料の「参考資料集」が補足資料に該当            ・最終的に「解説版」を作成し、広域計画や各種条件との関係を詳細に解説予定</p>
<p>6. 「全体構成」について</p>	<p>・全体構成は、「環境づくり」を冒頭におくことで良い。</p>

資料-1	
■ 第2回検討委員会における主な意見と対応方針(案)	
「計画づくりの方針」について	対応方針(案)
<p>1. 「計画づくりの方針」について</p> <p>① 旧集落の空間再生に向けた住宅地開発            ・普天間で戸建住宅や賃貸用は経済的に成立しない。集合住宅は可能性がある。            ・「どのような住宅が必要か」の文言を基本方針に入れるべき</p> <p>② 公共交通軸            ・中継21世紀ビジョンを踏まえ、「鉄軌道を含む新たな公共交通」とすべき。            ※資料-2の4頁等</p> <p>③ 緑地空間の整備            ・公園の中にリサーチパークやテックパーク等の新産業を生み出す可能性を考へるべき。</p>	<p>・ご指摘を踏まえて修正</p> <p>・ご指摘の通りに修正            ※資料-2の4頁等</p> <p>・ご指摘を踏まえて修正</p>
<p>2. 「跡地利用の配置方針」について</p> <p>① 全体的な表現方法            ・詳細に描かれており、具体的に決まった印象を受ける。            ・平成25年3月段階で、これがベストであることが分かる見せ方の工夫が必要。</p> <p>② 道路構造、跡地外道路等の表現            ・計画の熟度を踏まえ、道路の規格・構造をどのように表現するかが重要            ・跡地外の地権者に配慮することが特に重要</p> <p>③ 公共交通軸の表現            ・鉄道、地下鉄、モノレールなど、どこまで想定し、どのように表現するかがポイント            ・駅はリアルに描きすぎている。丸印程度がよいのではないかな。</p> <p>④ 広域交通計画による位置づけ            ・中南部都市圏における広域交通の位置づけを示した上で、普天間の交通網配置につなげるべき</p>	<p>・道路ワークなどにより国、県、市の関係部局で開議した結果を反映</p> <p>・説明文に「沖縄県総合交通体系基本計画を踏まえ」と記載            ※資料-2の3、6頁            ・今年度は「解説版」の作成を予定しており、そこで反映</p>
<p>3. 「跡地利用イメージ図」について</p> <p>① イメージ図は掲載しない方がよい            ・方針と関係のないことが描かれており、誤解を避けるために掲載しない方がよい</p> <p>② ライフスタイル提案型住宅地            ・切妻2階建て住宅は不適切            ・中密度のアパートが立地している地区があっても良い</p> <p>③ アイレベルのイメージ図の必要性            ・人がどのように動くかなどをイメージ図や文章で表現されると良い</p>	<p>・委員会案(提案)ではイメージ図を掲載しないこととし、今後、沖縄県・豊野市が作成する「中間取りまとめ」(パンフレット)でイメージ図を掲載</p>

平成 24 年度 普天間飛行場跡地利用計画方針策定調査  
 普天間飛行場跡地利用に係るワーキング部会  
 (道路関係)

「全体計画の中間取りまとめ」(委員会案)  
 (幹線道路網・交通網関連 抜粋)

平成 25 年 1 月 18 日

「全体計画の中間取りまとめ」における幹線道路網・交通網  
 に関する事項の抜粋

➢ 平計して整理を行っている「全体計画の中間取りまとめ」から幹線道路網・交通網に関連する記載を以下に抜粋し、確認する

暫定版

赤字・青字：第二次検討委員会  
 を受け修正した箇所

II 計画づくりの方針

「沖縄 2」世紀ビジョン等の広域計画や「行動計画」にもとづき進められてきた関連調査等によるこれまでの検討成果を踏まえて、「全体計画の中間取りまとめ」(以下「中間取りまとめ」と記す)における「計画づくりの方針」を示すとともに、「計画内容の具体化」段階における今後の取組の方向を提案

II-3 都市基盤整備の方針

1. 幹線道路の整備

普天間飛行場の跡地では、跡地利用を契機とした都市構造の再編と跡地利用に必要な条件整備を目標として、幹線道路網の整備を推進

1) 広域計画にもとづく幹線道路の整備

「沖縄県総合交通体系基本計画」を踏まえ、広域的な主要幹線道路として位置づけられている「中部縦貫道路」と「宜野湾横断道路」を整備

①「中部縦貫道路」の整備

- ・「中部縦貫道路」は、中南部都市圏の縦貫方向の交通機能の強化と跡地や周辺市街地等の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の機能を備えた道路構造と跡地の中央を南北に縦貫するルートで導入することを想定
- ・今後、広域における計画づくりと連携して、宜野湾市の幹線道路網との結節のあり方、跡地や周辺市街地の市街地環境に及ぼす影響の緩和等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映

②「宜野湾横断道路」の整備

- ・「宜野湾横断道路」は、中南部都市圏の横断方向の交通機能の強化と跡地や周辺市街地等の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の交通機能を備えた道路構造と跡地の中央を東西に横断するルートで導入することを想定
- ・今後、宜野湾市の幹線道路網や沖縄自動車道との結節のあり方、跡地や周辺市街地の市街地環境に及ぼす影響の緩和等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映

## 2) 宮野濱市の都市幹線道路網の整備

宮野濱市の将来都市像の実現に向けた幹線道路網の再編と跡地における立地条件向上を目標として、跡地を利用した幹線道路網を整備

### ① 都市幹線道路の整備

- ・ 宮野濱市都市計画マスタープランを基本として、跡地利用から見たルートの修正を行い、格子状の幹線道路を適正な網目間隔で配置することを目標として、跡地と周辺市街地にまたがる都市幹線道路を整備
- ・ 今後、主要幹線道路を都市幹線道路網の一部に組み込むことや都市幹線道路網の一部を主要幹線道路に併設する可能性、跡地や周辺市街地のまちづくりとの整合性等に関する検討を行い、都市幹線道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映

### ② 地区幹線道路の整備

- ・ 都市幹線道路網を補充し、跡地における土地利用の誘導や周辺市街地との一体性の確保等を目標として、跡地と周辺市街地にまたがる地区幹線道路を整備
- ・ 今後、跡地や周辺市街地のまちづくりとの整合性等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する検討を行い、地区幹線道路の計画に反映

## 2. 鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備

現在、中南部都市圏を縦貫する公共交通軸に関する検討が進行中であり、跡地のまちづくりの大きな原動力として期待し、跡地への導入を前提とした計画づくりを推進

### ① 鉄軌道を含む公共交通軸の導入を前提として効果的なルートを認定

- ・ 「中間取りまともめ」においては、鉄軌道を含む公共交通軸の導入を前提とし、公共交通軸の整備効果を最大限に発揮させるために広域集客拠点の配置にあわせてルートを想定
- ・ 今後、公共交通軸に関する調査検討の進捗とあわせて、公共交通軸導入の有無、施設概要等に関する検討成果をもとに、土地利用や都市基盤整備等の計画に反映

### ② 鉄軌道を含む公共交通軸の活用に向けた計画づくりを推進

- ・ 跡地においては、既成市街地と比べて、公共交通利用の拡大に向けた土地利用配置を誘導する可能性が高いため、公共交通利用の拡大と跡地利用の促進を目標とし、鉄軌道を含む公共交通軸の活用に向けた計画づくりを推進
- ・ 今後、公共交通利用の促進に向けて、跡地のまちづくりによって望ましいルートや駅の配置等について検討を行い、公共交通軸に関する今後の計画に反映

## II-4 周辺市街地整備との連携の方針

### 2. 跡地と周辺市街地にまたがる環境づくりと都市基盤整備

跡地と周辺市街地にまたがる一体的な環境づくりや都市基盤整備に向けて、跡地のまちづくりとあわせて、周辺市街地における計画づくりを推進

#### 2) 周辺市街地における幹線道路の整備

幹線道路網の周辺市街地区間については、沿道地域の地域住民等との協働による計画づくりや跡地利用の早期実現に向けた先行的な取組を推進

##### ① 周辺市街地整備から見た道路構造・ルートの選定

- ・ 幹線道路の周辺市街地区間については、生活圏分断の回避や沿道市街地整備との連携等を取り組み、沿道地域の地域住民等との協働による計画づくりを推進
- ・ 今後、周辺市街地整備から見た望ましい道路構造・ルートの選定に関する検討を行い、幹線道路の計画に反映

##### ② 周辺市街地における幹線道路の早期整備の推進

- ・ 周辺市街地の幹線道路の沿道地域の多くは既成市街地であり、計画づくりに向けた検討に時間を要するため、跡地利用の早期実現を目標として、先行的な取組を推進
- ・ 今後、地元意向との調整や沿道地域の市街地再編に関する検討を行い、幹線道路の周辺市街地区間に関する計画に反映

### Ⅲ 空間構成の方針

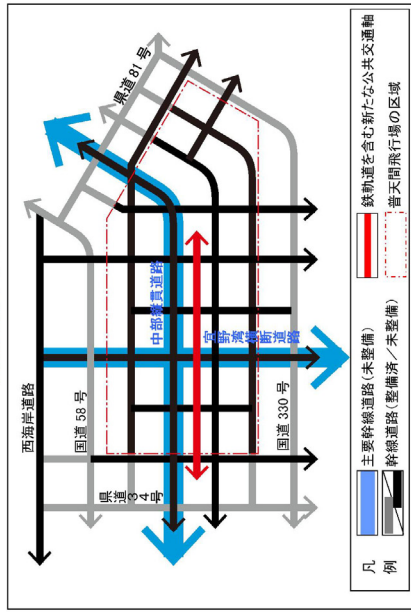
「全体計画の中間取りまとめ」にもとづく県民、市民及び地権者からの意見聴取や跡地利  
用への参加を呼びかける情報発信等に向けて、目標とする跡地利用の姿をわかりやすく表わ  
すために、「計画づくりの方針」をもとに土地利用や都市基盤施設の配置の方向を表わした  
「空間構成の方針」を取りまとめ

#### 3)交通網の配置

幹線道路網は上位計画を基本とし、公共交通軸は跡地における整備効果を高めることを  
目標として、交通網の「配置方針」をとりまとめ

- ① 跡地と周辺市街地にまたがる格子状の幹線道路網の配置
  - ・「宜野湾市都市計画マスタープラン」による格子状のネットワーク形成を基本とし、「計  
画づくりの方針」にもとづくルートの修正や追加を行うとともに、跡地と周辺市街地の一  
体性に配慮して、宜野湾市全体の新しい幹線道路網を構築
- ② 主要幹線道路(中部縦貫道路、宜野湾横断道路)のルートの配置
  - ・「沖縄県総合交通体系基本計画」を基本とし、主要幹線道路の計画の具体化に向けた理路  
段の検討成果をもとに、「空間構成の方針」においては、「中部縦貫道路」は跡地の中央  
を縦貫する都市幹線道路との併設、宜野湾横断道路は南側の都市幹線道路との共用による  
整備を想定して配置
- ③ 鉄軌道を含む新たな公共交通軸のルートの協定の配置
  - ・公共交通軸については、「計画づくりの方針」にもとづき、跡地における公共交通軸の整  
備効果を最大限に発揮させることを目標として、広域的な集客拠点や居住ゾーンとの近接  
性に優れた東側の都市幹線道路への導入を想定してルートを配置

交通網の配置パターン



### 3.「配置方針図」の作成

#### 1)「配置方針図」の内容

「配置方針図」は、跡地の土地利用ゾーン区分、跡地と周辺市街地にまたがる交通網の  
ルート及び跡地の緑地空間の区域で構成

#### ①交通網のルート

- ・幹線道路については主要幹線道路、都市幹線道路及び地区幹線道路に区分して、周辺市街  
地の幹線道路とあわせてルートを表示し、公共交通軸については想定ルートを表示

#### 2)「配置方針図」の作成方針

「配置方針図」の作成にあたっては、要素別の「配置方針」の重ね合わせによる相乗効果  
の実現や自然・歴史特性の保全に向けた計画づくりを重視

#### ④跡地と周辺市街地を結ぶ道路の配置

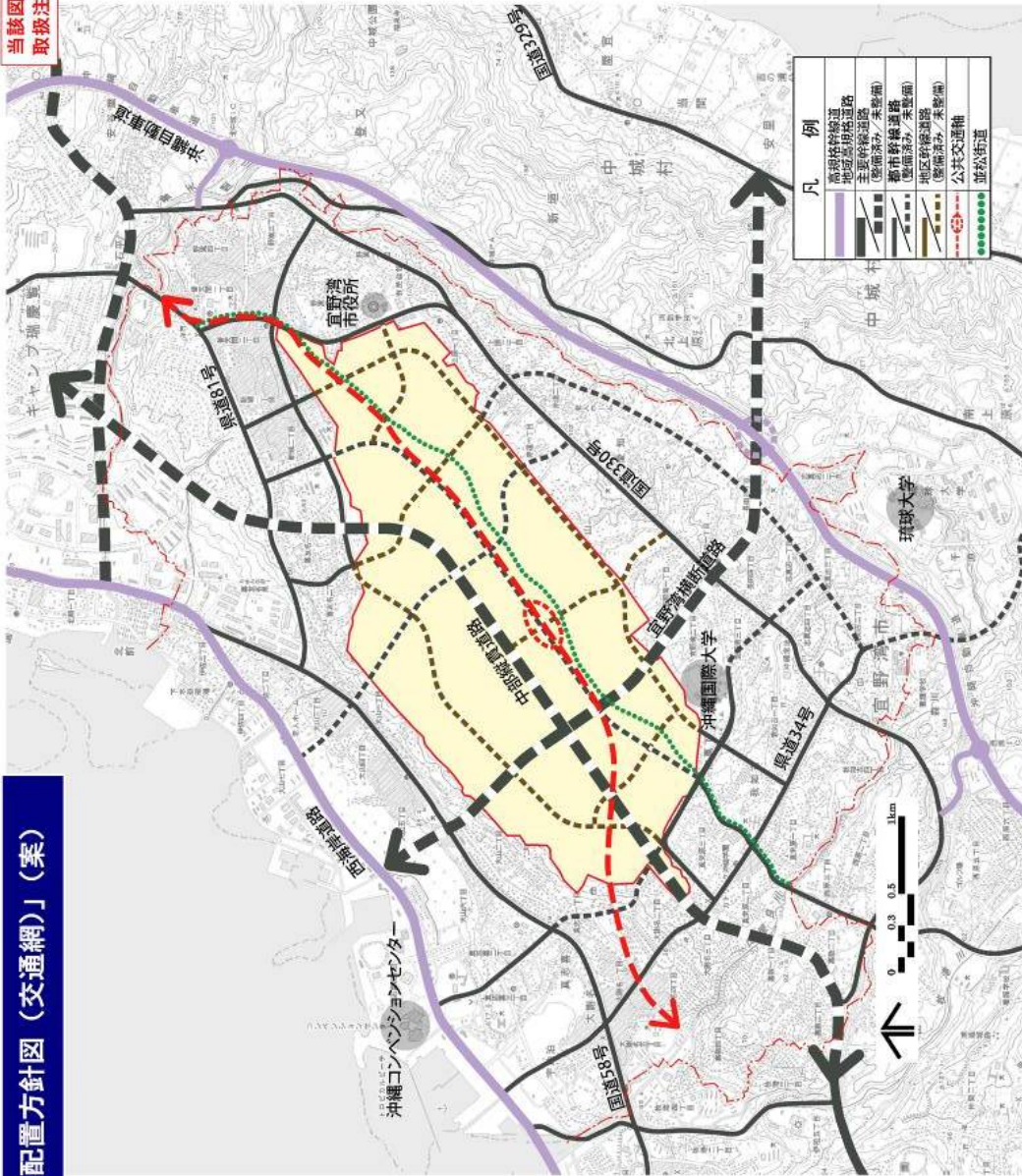
- ・国道330号と(仮称)普天間公園を結び跡地と周辺市街地の連携に向けたシンボルとなる  
地区幹線道路を整備(格子状の緑地空間の一部を構成)
- ・跡地と周辺市街地の一体化に向けて、周辺市街地の既存道路と結ぶ地区幹線道路のルート  
を配置

#### ⑤自然・歴史特性の保全に向けた幹線道路の配置

- ・幹線道路の配置にあたっては、重要な緑地空間として位置づけられる斜面(跡地のまどまりや  
歴史が見えるまちづくり)の可能性を有する旧集落の分断の回避に向けたルートを選定する  
とともにトンネル構造等に配慮



当該図面は検討段階のため  
取扱注意をお願いします。



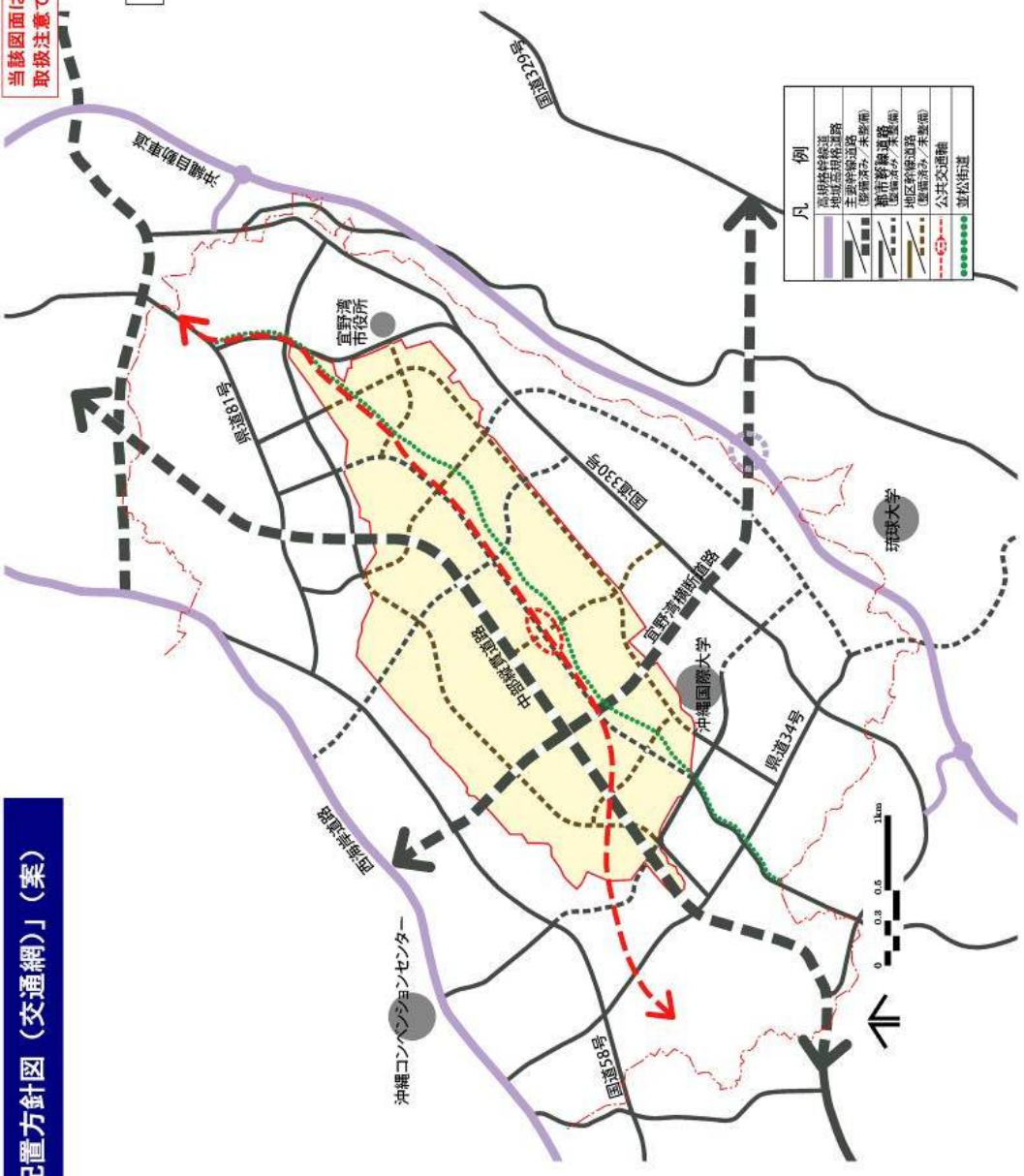
凡 例

	高速幹線道路
	地域高規格道路
	主要幹線道路 (一部済み / 未整備)
	都市幹線道路 (一部済み / 未整備)
	地区幹線道路 (一部済み / 未整備)
	公共交通線
	並松街道

■ 「配置方針図 (交通網)」 (案)

当該図面は検討段階のため  
取扱注意をお願いします。

現況無し版



■ 「配置方針図 (交通網)」 (案)




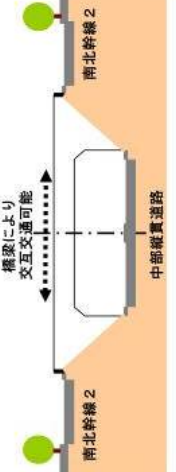
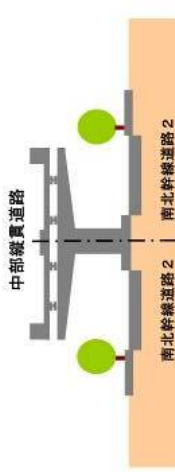
## ■ 主要幹線道路の構造比較

中部縦貫道路と宜野湾横断道路は、中南部都市圏の縦貫方向、横断方向の交通機能の強化と跡地や周辺市街地等の沿道のまちづくりとの共生を目標として、主要幹線道路の機能を備えた道路を想定し、構造による影響を比較。

### ■ 中部縦貫道路

中部縦貫道路は跡地内を縦貫方向に透過し跡地内を分断することが懸念されるため、断面構造による影響を比較。  
 跡地利用の面では、幹線道路網の形成、土地利用のしやすさから掘削案、高架案が望ましいと考えられるが、今後、広域における計画づくりと連携して、宜野湾市の幹線道路網との結節のあり方、跡地や周辺市街地の市街地環境に及ぼす影響の緩和、地下状況等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映。

#### 断面構造イメージ

<p><b>平面案</b></p> 	<p><b>掘削案</b></p> 	<p><b>高架案</b></p> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備コストは他の案に比べ少ないと想定</li> <li>▲ 掘削方向の幹線道路は、平面による交互交通が可能。土地利用がしやすい</li> <li>▲ 掘削による影響の可能性があるが地案に比べ高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 掘削方向の幹線道路は平面による交互交通が難しい</li> <li>▲ 掘削による影響の可能性があるが地案に比べ高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 掘削方向の幹線道路は平面による交互交通が難しい</li> <li>▲ 掘削による影響の可能性があるが地案に比べ高い</li> </ul>

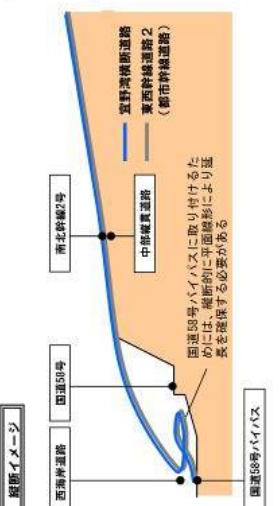
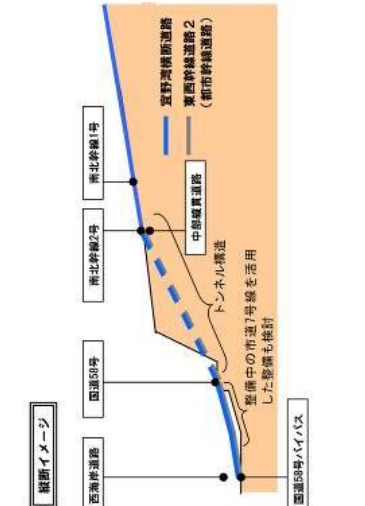
当該資料は検討段階のため取扱注意をお願いします。

## ■ 宜野湾横断道路

宜野湾横断道路は、跡地西側の斜面により西側地域との接続が課題であるため、斜面地区間の縦断構造による影響を比較。

跡地利用の面では、都市幹線道路網の形成（国道58号への接続）できトンネル構造案が望ましいと考えられるが、今後、広域における計画づくりと連携して、宜野湾市の幹線道路網との結節のあり方、跡地や周辺市街地の市街地環境に及ぼす影響の緩和、地下状況等に関する検討を行い、道路の規格、構造、ルート、緑化等に関する計画に反映。

#### 跡地西側縦断構造イメージ

<p><b>橋梁案</b></p> 	<p><b>トンネル案</b></p> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域幹線道路の交通機能に繋がる</li> <li>▲ 掘削による影響の可能性があるが地案に比べ高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 掘削による影響の可能性があるが地案に比べ高い</li> </ul>

## 付属資料－１２ 「全体計画の中間取りまとめ」に向けた今年度調査の成果

### １．普天間飛行場の跡地の環境づくりに反映すべき既定計画、関連調査の成果等

既定計画・関連調査等の位置づけ	計画・調査成果等の内容
<p><b>1. 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 24 年 3 月（沖縄県）</li> <li>広域的な視点からみて跡地利用に要請すべきことを明らかにし、それぞれの跡地の計画づくりに反映させることにより、中南部都市圏の豊かな将来像を実現することを目的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●跡地利用の全体コンセプト <ul style="list-style-type: none"> <li>各跡地の特性を活かしつつ、広域的観点からの連携した開発により、中南部の都市構造を再編し、機能を高度化した、沖縄県全体の発展につながる 100 万都市の形成</li> </ul> </li> <li>●跡地の役割 <ul style="list-style-type: none"> <li>跡地振興拠点地区の形成による自立経済の構築</li> <li>跡地活用による幹線道路整備、公共交通ネットワーク構築</li> <li>自然環境と歴史文化の保全・再生による豊かな都市環境の形成</li> </ul> </li> <li>●広域公園・緑地の整備基本方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>跡地における緑地の保全・創出により広域的な緑地のネットワークを形成</li> <li>普天間飛行場では、中南部都市圏のセントラルパークとなる（仮）普天間公園を整備</li> <li>各基地跡地では地区面積の 20%以上の公園・緑地を確保</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>2. 宜野湾市都市計画マスタープラン</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 16 年策定（宜野湾市）</li> <li>根拠法一都市計画法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●宜野湾リフレッシュプラン（まちづくりのテーマ） <ul style="list-style-type: none"> <li>基地跡地利用を契機としたまちづくり</li> <li>快適な都市空間づくり</li> <li>ねたての都市づくり</li> <li>新たな産業・経済の振興</li> <li>新しい時代の環境配慮型まちづくり</li> </ul> </li> <li>●土地利用の基本方針（跡地利用） <ul style="list-style-type: none"> <li>普天間飛行場跡地の豊かな自然環境や歴史・文化資源と調和した市街地形成</li> <li>まちづくりのモデルとなり、県土の発展、本市の振興に資する土地利用の展開</li> </ul> </li> <li>●公園・緑地の配置方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>シンボル公園（（仮）普天間公園）づくりの推進</li> <li>観光・交流拠点、自然・歴史拠点を形成</li> <li>沖縄の過去と未来を結ぶ歴史空間の保全・復元</li> <li>基地西側の斜面緑地は基本的に保全</li> <li>緑豊かな生活空間の構築</li> </ul> </li> <li>●自然環境の保全、都市環境形成の方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境の次世代への継承と持続可能なまちづくり</li> <li>既成市街地環境の改善と基地跡地利用を通じた 21 世紀のモデルとなる都市環境づくり</li> <li>自然と共生する緑のまちづくり</li> <li>個性と特色ある都市景観の形成</li> <li>基地西側斜面緑地の保全</li> </ul> </li> </ul>

既定計画・関連調査等の位置づけ	計画・調査成果等の内容
<p><b>3. 緑の美ら島づくり行動計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 24 年策定（沖縄県）</li> <li>・森林地域の保全及び緑化の施策のあり方を総合的・体系的に示した計画</li> <li>・「沖縄振興計画」、「第 3 次沖縄県農林水産業振興計画」を踏まえ、「沖縄 21 世紀ビジョン」、「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（仮称）」を反映</li> <li>・「沖縄県総合緑化基本計画」（平成 12 年度～平成 23 年度）を継承</li> <li>・「全島緑化県民運動」等と連携</li> <li>・計画期間 平成 24～43 年度の 20 年間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●基本計画 <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本理念 「緑の美ら島」の創生を目指して</li> <li>・緑の美ら島づくりのめざす姿（目標） <ul style="list-style-type: none"> <li>—生物多様性の保全</li> <li>—地域振興</li> <li>—文化の振興と快適なくらしの確保</li> <li>—住民参加・県民運動</li> </ul> </li> <li>・施策の展開（駐留軍用地跡地の緑地の保全・創出） <ul style="list-style-type: none"> <li>—面的な緑の確保</li> <li>—周辺環境への配慮（保水機能の確保等）</li> <li>—特色ある自然の保全と活用（崖地、湧水、洞穴等）</li> <li>—生物多様性を保持する緑地ネットワークの形成</li> <li>—大規模公園の整備</li> <li>—宅地内の緑化やオープンスペースの確保</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>●行動計画（普天間飛行場に関連する部分） <ul style="list-style-type: none"> <li>・保全及び緑化の進め方 <ul style="list-style-type: none"> <li>—土地本来の緑（潜在自然植生）</li> <li>—緑の回廊の創出（生物の生息の場）</li> <li>—歴史と文化に根ざし、地域振興に配慮（地域振興のためには土地本来の緑だけでなく外来種も導入）</li> <li>—侵略的外来種による被害の予防</li> </ul> </li> <li>・管理目標別ゾーニング（普天間飛行場） <ul style="list-style-type: none"> <li>—「基本ゾーン」としては、森林緑地環境を積極的に再生・創出し利用するゾーン、身近な緑地環境を創出するゾーンで構成</li> <li>—県土レベルの「緑の回廊ゾーン」として位置づけ</li> </ul> </li> <li>・目標水準 <ul style="list-style-type: none"> <li>—平成 43 年度までに、森林地域の再生・創出の取り組みが望まれる土地の 15%を高中木で緑化、ギンネム林や二次草原等の荒廃地の 20%を削減</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<p><b>4. 沖縄県広域緑地計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄県策定（平成 14 年）</li> <li>・根拠法—都市計画法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●目標水準設定（都市計画区域） <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市公園は 1 人あたり 20 m<sup>2</sup>以上</li> <li>・将来市街地面積の 30%以上の緑地の確保を目標</li> </ul> </li> <li>●緑の将来像 <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏域の緑のあるべき姿</li> <li>・緑の回廊の形成</li> </ul> </li> <li>●根幹的な都市公園の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・普天間公園（100ha 以上の広域公園）</li> </ul> </li> </ul>

既定計画・関連調査等の位置づけ	計画・調査成果等の内容
<p><b>5. 宜野湾市緑の基本計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 18 年策定（宜野湾市）</li> <li>・「宜野湾市都市計画マスタープラン」、「沖縄県広域緑地計画」を踏まえ、「宜野湾市水とみどりの基本計画」の役割を移行させたもの</li> <li>・根拠法—都市緑地法</li> </ul>	<p>●緑の将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大きな緑と小さな緑が奏でる魅緑ある都市づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>—シンボル性の高いまとまった緑の保全・創出</li> <li>—既成市街地における身近な緑の創出</li> <li>—まとまった緑と身近な緑のネットワーク化</li> </ul> </li> <li>・緑の基本方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>—市の骨格となる緑を守り、創る</li> <li>—地域の歴史・文化を継承する緑を守り、創る</li> <li>—安全を支える身近な緑を創る</li> <li>—人々の交流を支える緑を創る</li> <li>—環境にやさしい緑を守り、創る</li> <li>—地域性豊かな市民が親しみを持てる緑の風景を守り、創る</li> <li>—市民等との協働による緑のまちづくりを進める</li> </ul> </li> <li>・緑地の確保目標水準（平成 32 年） <ul style="list-style-type: none"> <li>—市域の市街地の緑地率 18%、都市公園 18㎡/人</li> <li>—駐留軍用地跡地（普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧）の緑地は約 180ha（内、都市公園約 120ha）</li> </ul> </li> <li>・総合的な緑地の配置方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>—骨格的な緑地の配置（跡地内の緑地）</li> <li>—緑地の均衡配置</li> <li>—市民に身近な緑地の配置</li> <li>—ネットワークの形成（並松街道、幹線道路）</li> </ul> </li> </ul>
	<p>●跡地に関連する緑の方針と施策のメニュー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊佐から大謝名にかけての連続した斜面緑地の保全・活用 <ul style="list-style-type: none"> <li>—森林計画対象民有林の継続指定</li> <li>—特別緑地保全地区、風致地区の指定</li> </ul> </li> <li>・普天間飛行場の樹林地等のまとまった緑地の保全・活用 <ul style="list-style-type: none"> <li>—森林整備計画対象民有林の継続指定</li> <li>—特別緑地保全地区、風致地区の指定</li> </ul> </li> <li>・大山田いも畑の計画的保全（跡地の地下水涵養の目的） <ul style="list-style-type: none"> <li>—特別緑地保全地区指定</li> <li>—営農希望者への支援</li> </ul> </li> <li>・（仮）普天間公園の整備</li> <li>・文化財等の周辺における緑の環境整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>—保存樹林、景観重要樹林指定等による名木、古木の保存</li> </ul> </li> <li>・普天間飛行場跡地利用と合わせた並松街道の松並木の再現</li> <li>・普天間飛行場跡地利用と合わせた墓地公園確保の検討</li> <li>・幹線道路の街路樹植栽や沿道地域緑化</li> <li>・緑を多く取り入れた環境共生型の住空間整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>—緑化重点地区の指定</li> <li>—緑のリサイクルの推進</li> <li>—環境共生住宅地整備</li> </ul> </li> </ul>
	<p>●緑化重点地区の計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宜野湾～我如古地区、瑞慶覧地区を指定</li> </ul>

既定計画・関連調査等の位置づけ	計画・調査成果等の内容
<p><b>6. 沖縄県景観形成基本方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成7年策定（沖縄県）</li> <li>・根拠法—沖縄県景観形成条例</li> </ul>	<p><b>●前文</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・先人たちが育ててきた景観を新しい時代にかしながら次代に引き継ぐとともに、その時代にふさわしい新たな景観を創造</li> <li>・行政は自ら範を示すとともに県民の景観形成活動を誘導、援助</li> </ul> <p><b>●基本構想</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本理念 <ul style="list-style-type: none"> <li>—沖縄らしさを持つ景観形成</li> <li>—生活の質を高める景観形成</li> <li>—県民一人一人がつくっていく景観形成</li> </ul> </li> <li>・基本目標 <ul style="list-style-type: none"> <li>—亜熱帯の光と風、水、緑を感じさせる景観づくり</li> <li>—重層的歴史文化を感じさせる景観づくり</li> <li>—島の個性と美しさを感じさせる景観づくり</li> <li>—心のゆとりを感じさせる景観づくり</li> </ul> </li> <li>・景観形成施策の基本方向 <ul style="list-style-type: none"> <li>—優れた景観の保全と新たな景観の創造のための施策</li> <li>—地域の主体性を生かした景観形成</li> <li>—人づくりと県民等の自発的な景観形成</li> <li>—高齢者、障害者等への配慮</li> <li>—長期的視点に立った総合的・計画的な景観形成施策</li> </ul> </li> </ul> <p><b>●景観形成を推進するための施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な景観形成</li> <li>・市町村の景観形成の支援</li> <li>・総合的な制度活用</li> <li>・官民協働の取り組み</li> </ul> <p><b>●独自の景観形成施策</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・景観形成モデル地区の指定による景観形成</li> <li>・大規模な行為（跡地整備を含む）の指導</li> <li>・景観形成住民協定</li> <li>・公共事業等による景観形成の先導</li> </ul>
<p><b>7. 沖縄県景観形成基本計画</b> —美ら島沖縄風景づくり計画—</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年策定（沖縄県）</li> <li>・根拠法—景観法</li> </ul>	<p><b>●風景づくりの目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・骨格となる自然・歴史の風景づくり</li> <li>・地域らしさを生かした統一感のある風景づくり</li> <li>・季節や生活を感じさせる風景づくり</li> <li>・沖縄らしさを活かした創造的な風景づくり</li> </ul> <p><b>●施策の展開</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域景観形成（<u>中南部都市景観軸</u>）</li> <li>・市町村の主体的な取り組みの支援</li> <li>・総合的な制度活用（景観法、都市計画法、文化財保護法等）</li> <li>・官民協働に向けた取り組み（景観整備機構、景観協議会）</li> </ul>

既定計画・関連調査等の位置づけ	計画・調査成果等の内容
<p><b>8. 宜野湾市景観形成基本方針、基本計画</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度策定予定？（宜野湾市）</li> <li>・根拠法—景観法</li> </ul>	
<p><b>9. 地域森林計画対象民有林</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄県が区域指定</li> <li>・根拠法—森林法</li> </ul>	<p>●平成21年度現在、宜野湾市では跡地東側の樹林地や跡地に接する西側斜面緑地等を区域として指定（約86ha）</p>
<p><b>10. 普天間飛行場内遺跡地図（中間報告）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年公表（沖縄県・宜野湾市教育委員会）</li> <li>・これまでの関連調査の調査成果にもとづく最新の周知の埋蔵文化財包蔵地</li> <li>・主として調査制限エリアを除く区域内を対象</li> <li>・根拠法—文化財保護法</li> </ul>	<p>●普天間飛行場内の埋蔵文化財包蔵地102遺跡、214ha（基地外にまたがるもの、重複している面積を含む）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・先史・古く時代時代の遺構・遺物包含層が確認されている包蔵地が約43ha</li> <li>・近代の遺物包含層が確認されている跡地内の墓地、集落跡（接収までの生活の場であり、大部分の所有者が現存とみられる）が約92ha（内、墓地は約60ha）</li> </ul> <p>●今後の課題（地権者への土地の早期引渡しに向けて）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遺跡地図の精緻化に向けた取り組み</li> <li>・返還前の試掘・確認調査を推進するための取り組み</li> <li>・返還後の本発掘調査を推進するための取り組み</li> <li>・遺跡の保存・取扱いに関する方針の検討 <ul style="list-style-type: none"> <li>—近世・近代遺跡の取扱い</li> <li>—自然環境と遺跡の一体的な保全にかかる基準づくり</li> <li>—「重要遺跡保存整備基本構想」の実現に向けた関係部局との連絡・調整体制の強化</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>11. 埋蔵文化財保護基本マニュアル導入調査（重要遺跡保存整備基本構想作成業務）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成17年度（宜野湾市教育委員会）</li> <li>・埋蔵文化財の保存・活用にかかる市の構想</li> <li>・根拠法—文化財保護法</li> </ul>	<p>●重要遺跡の選別</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・普天間飛行場内に6遺跡、1遺跡群（約23ha）</li> </ul> <p>●重要遺跡保存整備基本構想（遺跡を活かすまちづくりの提案）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近世村落・宿道の再生ゾーン</li> <li>・歴史的景観・自然環境の保全ゾーン</li> <li>・重要遺跡の保護ゾーン</li> </ul>
<p><b>12. 自然環境保全に関する基本方向（改訂版）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年作成（宜野湾市）</li> <li>・跡地周辺を対象として実施されたこれまでの「自然環境調査」の成果をもとに推察を行い、跡地利用における自然環境保全の基本的な考え方を取りまとめたもの</li> </ul>	<p>●水源涵養への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・跡地周辺を含めた流域ごとの水収支の確保⇒大山農地の荒廃、塩水クサビの浸入等を防止 <ul style="list-style-type: none"> <li>—雨水の地下浸透量の確保</li> <li>—跡地外からの流入量の維持</li> <li>—地下水脈の分断・かく乱の防止</li> <li>—表流水や地下水流域の改変を防止</li> </ul> </li> <li>・水資源の再利用・有効活用⇒跡地の人口増に伴う水需要の増加に対応 <ul style="list-style-type: none"> <li>—循環型のモデル地域として、豊富な地下水を有効活用（地下水の中水利用等）</li> </ul> </li> <li>・地下水質の保全⇒農作物、人体、サンゴ礁等への影響回避</li> </ul>

既定計画・関連調査等の位置づけ	計画・調査成果等の内容
	<p>●鍾乳洞への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>脆弱な地盤条件への対応⇒建物の倒壊や地下水脈の分断を回避 <ul style="list-style-type: none"> <li>返還前の地下空洞分布状況等の把握（計画づくりに反映）</li> <li>地下空洞上部での開発を回避（とくに水系を形成している洞穴周辺の改変を回避）</li> </ul> </li> <li>洞内環境の保全⇒鍾乳石発達阻害や洞内汚染の回避 <ul style="list-style-type: none"> <li>鍾乳洞地上部の雨水浸透を確保</li> <li>汚濁物質の除去と汚濁の防止</li> </ul> </li> <li>鍾乳洞の活用⇒学習教材、文化資産、産業資源としての地域の経済、文化に貢献</li> </ul> <p>●生物への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>樹林間のネットワーク化⇒生物の生息・生育環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>一面的なまとまりある樹林環境の保全</li> <li>一生態系ネットワークを構成する樹林帯の整備</li> <li>一既存樹林の周囲に緩衝帯を整備（樹林内の乾燥化と外来種侵入の回避、防災機能の向上）</li> </ul> </li> <li>湧水の保全⇒蘚苔類の多様性を保全（主として跡地周辺）</li> <li>生物多様性の確保⇒自然環境に配慮した都市計画の実現 <ul style="list-style-type: none"> <li>一立ち入り調査による動植物の現況調査</li> <li>一多様な生物の生息・生育環境の配置</li> <li>一洞穴調査とあわせて生息・生育環境を確保する視点を都市公園等の配置に反映</li> </ul> </li> </ul>
<p>13. 沖縄県環境基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現行計画の計画期間は平成 24 年度で終了</li> <li>環境に関連する幅広い分野を守備範囲として体系化したものであり、ここでは、沖縄県による新沖縄県環境基本計画（仮称）の策定に向けた中間成果（検討委員会資料）をレビュー</li> <li>根拠法－沖縄県環境基本条例</li> </ul>	<p>●普天間飛行場跡地のまちづくりに反映すべき施策の基本方針（緑、景観、文化財、生態系等の分野を除く）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>環境への負荷の少ない循環型の社会づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>一大気、水、土壤環境の汚染防止</li> <li>一廃棄物・リサイクル対策</li> </ul> </li> <li>地球環境の保全に貢献する社会づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>一低炭素エネルギーの利用促進</li> <li>一省エネの推進</li> </ul> </li> </ul>
<p>14. 沖縄県地球温暖化対策実行計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 23 年策定（沖縄県）</li> <li>沖縄県としての温室効果ガス削減目標を定め、県民・事業者・行政が役割に応じた取組を推進し、地球温暖化を防止することを目的</li> <li>根拠法－地球温暖化対策推進法</li> </ul>	<p>●重点施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素エネルギー利用の推進</li> <li>公共交通の利用促進</li> <li>観光関連産業の低炭素化</li> <li>意識啓発と家庭や業務系施設の省エネの推進</li> </ul> <p>●普天間飛行場跡地のまちづくりに関連する施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車交通量の削減（公共交通の利用促進、新たな公共交通システムの導入、良好な歩行者空間の形成）</li> <li>集約型・低炭素型都市構造の実現（都市計画・地区計画、地冷、廃熱利用、自然エネルギー関連産業の誘致）</li> <li>ヒートアイランド対策による熱環境改善</li> <li>二酸化炭素吸収に向けた都市緑化の推進等</li> </ul>
<p>15. 中南部都市圏ゼロエミッション計画策定基礎調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成 16 年度（沖縄県）</li> <li>「ゼロエミッション・アイランド沖縄」構想の実現策を普天間飛行場跡地利用との関連で検討</li> </ul>	<p>●基地跡利用を想定した課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地球環境まで意識した開発アプローチ <ul style="list-style-type: none"> <li>一地球環境問題に関する影響に関する説明責任が果たせるような開発</li> </ul> </li> <li>21 世紀的な魅力づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>一マイカーに代わる移動手段</li> <li>一快適で環境にやさしい住宅やオフィスの提供</li> <li>一ゆったりと過ごせる都市空間の提供</li> </ul> </li> <li>循環型地域社会のモデル形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>一普遍的なテーマを跡地開発に導入することにより、長い整備過程を通じて国際的な注目をつなぎとめ</li> <li>一循環型社会形成に関する産業や研究を刺激し、沖縄県におけるこの分野のノウハウと実績を蓄積</li> </ul> </li> </ul>